



**You have downloaded a document from  
RE-BUŚ  
repository of the University of Silesia in Katowice**

**Title:** Dawna granica państwowa jako czynnik miastotwórczy niektórych osiedli na obszarze współczesnego Sosnowca

**Author:** Robert Krzysztofik

**Citation style:** Krzysztofik Robert. (2003). Dawna granica państwowa jako czynnik miastotwórczy niektórych osiedli na obszarze współczesnego Sosnowca. W: J. Runge (red.), "Granice, obszary przygraniczne, euroregiony" (S. 217-228). Katowice : Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI  
W KATOWICACH



Biblioteka  
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki  
i Szkolnictwa Wyższego

# Dawna granica państwowa jako czynnik miastotwórczy niektórych osiedli na obszarze współczesnego Sosnowca

ROBERT KRZYSZTOFIK

## Wstęp

W 2002 roku minęło sto lat od daty nadania praw miejskich Sosnowcowi. Jego miejskość w porównaniu z innymi miastami regionu, jak np. Będzina, Czeladzi czy Sławkowa nie sięga zatem zbyt daleko. Niemniej, nim doszło do umiastowienia Sosnowca, na jego obszarze miał miejsce cykl przemian polityczno-ekonomiczno-społecznych, które doprowadziły do stworzenia warunków dla nadania praw miejskich i osiedlowych nie tylko Sosnowcowi, lecz także ośmiu dalszym ośrodkom. W historii polskiego osadnictwa nie ma takiego drugiego przykładu, gdzie tak liczna sieć w pełni lub częściowo usankcjonowanych prawnie ośrodków o charakterze miejskim ukształtowała się na tak niewielkim obszarze (91 km<sup>2</sup>).

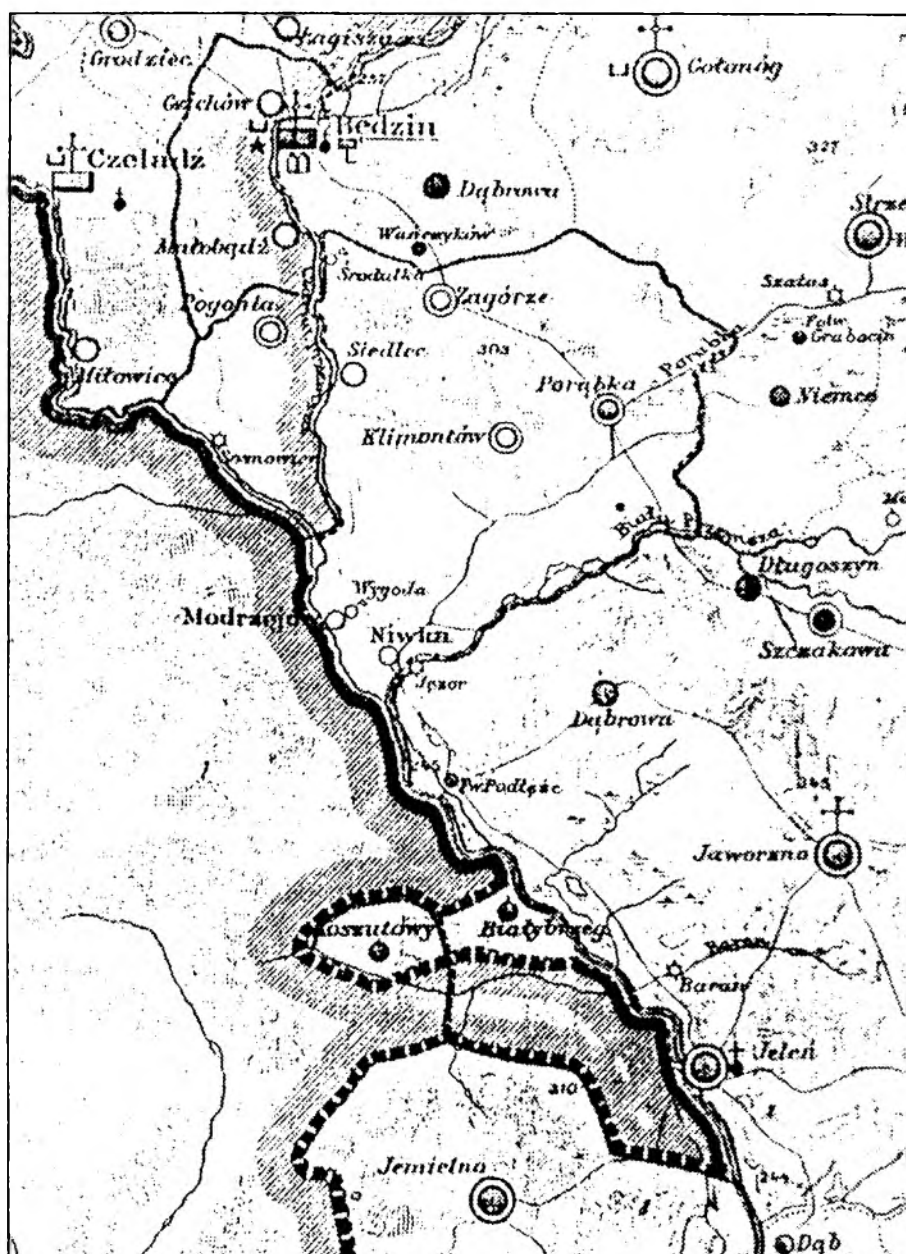
Za dwa najważniejsze uwarunkowania urbanizacji i umiastowienia na obszarze dzisiejszego miasta trzeba uznać po pierwsze — eksploatację pokładów węgla kamiennego, po wtóre — jego dawne, przygraniczne położenie (*Miasta polskie...*, 1965; Ziółkowski, 1960). Właśnie ta ostatnia cecha będzie przedmiotem analiz w tym artykule. Spośród siedmiu miast (Kazimierz Górniczy, Klimontów, Modrzejów, Niwka, Porąbka, Sosnowiec, Zagórze) i dwóch osiedli miejskich (Maczki, Ostrowy Górnicze), które funkcjonowały na obszarze położonym w dzisiejszych granicach administracyjnych miasta, powstanie aż czterech (Maczek, Modrzejowa, Niwki i Sosnowca) trzeba wiązać z faktem usytuowania ich przy dawnych granicach państwowych. Był to najbardziej efektywny (pod względem liczby ośrodków) przykład przestrzeni

osadniczej o wyraźnie wyspecjalizowanym charakterze, rozważany w skali procesów historyczno-osadniczych na ziemiach polskich, a zamkniętych granicami jednego miasta.

Polityczno-geograficzne uwarunkowania powstawania miast  
na pograniczu śląsko-małopolskim w XVIII—XIX wieku  
oraz sytuacja polityczno-gospodarcza  
na pograniczu Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego  
w drugiej połowie XIX—XX wieku

Omawiany obszar w granicach dzisiejszego miasta Sosnowiec od co najmniej średniowiecza leżał na pograniczu. Pogranicze to tworzyły od połowy XV wieku aż do 1790 roku trzy jednostki: Śląsk, województwo krakowskie i duchowne księstwo siewierskie. Szczególnie dyskusyjna jest przynależność regionalna księstwa siewierskiego. Obszar ten został wyłączony z prowincji śląskich i od XV wieku ciążył politycznie w kierunku Korony. Chociaż księstwo siewierskie podlegało zwierzchności państwa polskiego, zachowało na tyle dużą autonomię polityczno-gospodarczo-społeczną, że aż do końca XVIII wieku trzeba je traktować jako osobną jednostkę. Tym samym w rejonie ujścia rzeki Brynicy do Czarnej Przemszy uformowało się „trójgranicze” oddzielające od siebie trzy wspomniane regiony. Południowa część wschodniej i zachodniej granicy przebiegała odpowiednio wzdłuż Czarnej Przemszy i Brynicy. Od miejsca ich połączenia zaczynała się granica polsko-śląska, która niemal do ujścia biegła (z wyjątkiem okolic Jelenia) wzdłuż Przemszy, ukształtowanej z Białej i Czarnej Przemszy. Przebieg granicy prezentuje ryc. 1. Dzisiejszy Sosnowiec był więc niegdyś obszarem przygranicza polsko-śląskiego, przedzielonego w rejonie współczesnego śródmieścia dodatkową granicą pomiędzy Siewierszczyzną a województwem krakowskim. Tak ukształtowany system graniczny przetrwał do 1790 roku, kiedy zlikwidowano odrębność księstwa siewierskiego i włączono je bezpośrednio do województwa krakowskiego. W wyniku trzeciego zaboru Polski w 1795 roku obszar dzisiejszego Sosnowca niemal w całości został włączony do Prus jako tzw. Nowy Śląsk. Tym samym ukształtowała się nowa granica biegnąca wzdłuż Białej Przemszy, a rozdzielająca Prusy od Austrii.

Kres tej sytuacji położyło powstanie Księstwa Warszawskiego (w 1807 roku), które zostało następnie przemianowane na Królestwo Polskie i zintegrowane z Rosją. Granica pomiędzy Księstwem Warszawskim, a później Królestwem Polskim z Prusami przesunęła się ponownie na Brynicę i Przemszę (ryc. 1).



Ryc. 1. Interesujący nas obszar na Mapie Województwa Krakowskiego w dobie Sejmu Czteroletniego 1788—1792 (1930)

Fig. 1. The area interesting to us one the Maps of Cracow Province in the time of Fourth-Year Seym 1788—1792 (1930)

Funkcjonowanie trzech granic prowadziło do odmienności w systemie społeczno-gospodarczym trzech, później dwóch przygranicznych regionów.

Odmienności te wynikały przede wszystkim ze zróżnicowanych stosunków fiskalnych po obu stronach granicy, w mniejszym stopniu zaś ze względu na różnicę w strukturze produkcyjnej po każdej z jej stron.

Po stronie Śląska zajętego w 1742 roku przez Prusy w coraz większym stopniu zaznaczał się napływ ludności niemieckiej oraz niechętna państwu polskiemu polityka tego państwa.

Po włączeniu tzw. Nowego Śląska do Prus nastąpiły żywiołowe procesy unifikacji prawnej, gospodarczej i społecznej anektowanych obszarów z Prusami (Ładogórski, 1967). Kres tej unifikacji przyniosło utworzenie Księstwa Warszawskiego, niemniej efekty owych działań po części zostały utrwalone, między innymi także w umiastowieniu tego obszaru.

Polityczne uwarunkowania procesu umiastowienia na omawianym obszarze zarysowały się jednak już na początku XVIII wieku. Zachodnia granica państwa polskiego w XVIII wieku stanowiła silne podłoże do tworzenia się w jej pobliżu miast, w tym i miast sprzężonych. Zjawiska tego typu najpełniej wystąpiły w Małopolsce i Ziemi Dobrzyńskiej. Znacznie słabiej zaakcentowane były w Wielkopolsce. Przy średniowiecznym Bielsku w 1725 roku powstało miasto Biała, a 30 km na zachód Andrychów (Perzanowski, 1958). Oba ośrodki były ściśle związane z produkcją sukienniczą, w znacznej części eksportowaną za granicę. Przy XIV-wiecznych Mysłowicach dochodzi do lokacji aż dwóch miast — Modrzejowa w 1706 roku i Niwki przed 1785 rokiem. Inne powstały na traktach w kierunku Śląska: Janów w 1696 roku, Częstochówka w 1717 roku, Nakło przed 1746 rokiem (*Miasta polskie...*, 1965). W Ziemi Dobrzyńskiej po pierwszym rozbiórce i poprowadzeniu granicy wzdłuż Drwęcy prawa miejskie (w 1789 roku) otrzymało dawne przedmieście Golubia — Dobrzyń (Dryll, 1957). Inna miejscowość — Radziki Duże — miastem była (od 1784 roku) tylko kilkanaście lat (Trzebiński, 1962).

Pomimo zaborów ruch lokacyjny pod koniec XVIII wieku nie zamarł. Niemniej część spośród lokowanych wówczas miast — pomimo że miała, jak mogło się wydawać, dobre uwarunki rozwoju — jednocześnie posiadała zbyt słabą pozycję w regionalnej sieci osadniczej, by przetrwać dłuższy czas. Modrzejów i Niwka są tego przykładem.

Funkcjonowanie granicy politycznej pomiędzy Prusami (Śląskiem) a Rosją (Królestwo Polskie) i Austro-Węgrami (Galicja), w najbliższym sąsiedztwie Sosnowca, miało w XIX wieku oprócz eksploatacji węgla kamiennego i rozwoju przemysłu pierwszorzędny wpływ na przemiany i charakter sieci osadniczej miasta aż do okresu pierwszej wojny światowej. Obszar dzisiejszego miasta, zwłaszcza od drugiej połowy XIX wieku, z jednej strony „nasiąka” obiektami przemysłowymi i górniczymi, z drugiej zaś istotnym stymulatorem

dynamiki procesu industrializacji staje się położenie geograficzne omawianego mikroregionu na politycznym trójpograniczu.

Podstawą rozwoju osiedli położonych w obrębie dzisiejszych granic miasta Sosnowca stają się: górnictwo (m.in. Porąbka, Kazimierz, Ostrowy), przemysł metalowy, włókienniczy, oraz hutnictwo (Pogoń, Dębowa Góra), przemysł i górnictwo współwystępujące (Sielec, Milowice, Niwka). Charakter handlowo-usługowo-rzemieślniczy miały tylko Sosnowiec Nowy i Modrzejów (F i r e k, 1948; Zi ó ł k o w s k i, 1960; *Miasta polskie...*, 1965). Funkcje te z nielicznymi zmianami utrzymały się po drugiej wojnie światowej.

Jednym z istotnych stymulatorów rozwoju przemysłu i górnictwa była lokalizacja w sąsiedztwie granic dwóch największych ówczesnie imperiów środkowowschodniej Europy — Prus i Austro-Węgier. Fakt ten, zwłaszcza w kontekście dobrych i dynamicznie rozwijających się połączeń komunikacyjnych, w istotny sposób wpływał na rynek zbytu dla miejscowej produkcji. Przeszkodą nie było nawet to, iż po wszystkich stronach kordonu granicznego specyfika produkcji była bardzo zbliżona, jeśli nie taka sama (Górny Śląsk).

Wprowadzenie w drugiej połowie XIX wieku (lata 70.) obostrzeń i barier celnych niekorzystnie wpłynęło na rozwój eksportu miejscowej produkcji, a to z uwagi na utratę poważnego zaplecza. Odtąd stanowiło je przede wszystkim państwo rosyjskie, później tylko obszar Królestwa Polskiego (K o s t r o w i c k a, L a n d a u, T o m a s z e w s k i, 1978; Zi ó ł k o w s k i, 1960).

Innym ważnym czynnikiem miastotwórczym było powstanie i rozbudowa sieci kolejowej. Największe znaczenie w rozwoju gospodarczym miała linia kolei żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1854 rok), wraz z wybudowaną później odnogą z Ząbkowic do Katowic (1859 rok) (Zi ó ł k o w s k i, 1960). W Sosnowcu kończyła się także tzw. kolej żelazna Iwanogrodzka (1885 rok). Z czasem powstał system uzupełniających połączeń i bocznic związanych głównie z górnictwem i przemysłem. Przebieg jednych z pierwszych na ziemiach polskich i pierwszych w Królestwie Polskim linii kolejowych przez granicę państwową zaowocował powstaniem dwóch osiedli miejskich — Sosnowca na granicy rosyjsko-pruskiej i Maczek na granicy rosyjsko-austriackiej. Miejscowości te (Aleksandrów Kujawski, Czechowice-Dziedzice, Katowice, Łapy, Maczki, Sosnowiec, Szczakowa) należały do grupy pierwszych miast na obszarze dzisiejszej Polski, które umiastowiły się dzięki przecięciu granicy państwowej linią kolejową (*Miasta polskie...*, 1965, 1967). Wszystkie one zurbanizowały się w XIX wieku na bazie kolejowych przejść granicznych powstałych przed 1870 rokiem — prawa miejskie otrzymały w większości w pierwszym półwieczu XX wieku. Zjawisko to było charakterystyczne zwłaszcza dla Królestwa i Galicji, gdzie ośrodki o charakterze miejskim powstawały na każdej z wybudowanych przed tym rokiem linii kolejowej w miejscu przekraczającym granicę państwową. Dowodziło to silnego wpływu zwłaszcza tych pierwszych połączeń kolejowych. Znaczenie stacji spadło

istotnie w okresie międzywojennym w związku z przesunięciami granic politycznych. Zainicjowane jednak wcześniej procesy urbanizacyjne przyczyniły się do istotnego zwiększenia tych osiedli w regionalnej sieci osadniczej i w większości do ich późniejszego umiastowienia.

Zaprezentowany krótki rys geograficzno-polityczno-gospodarczy stanowi tylko ogólne tło dla rozwoju poszczególnych miejscowości leżących na obszarze dzisiejszego Sosnowca, a będących przedmiotem zainteresowania w artykule. Specyfikę rozwoju poszczególnych miast oddają przytoczone dalej opisy.

### Miasto Modrzejów

Prawa miejskie Modrzejów uzyskał w 1706 roku. Stracił je zaś w 1870 roku. Miasto powstało na terasie zalewowej Przemszy w połowie drogi między jej połączeniem z Brynicą a ujściem Białej Przemszy. W miasteczku łączyły się dwie drogi: z Krakowa przez Jaworzno i z Będzina przez Sielec (obecnie część Sosnowca) w kierunku śląskich Mysłowic i dalej w stronę Mikołowa lub Bytomia. Skrzyżowanie to ukształtowało się tuż przed granicznym mostem na Przemszy, u bram średniowiecznego miasta śląskiego — Mysłowic. Wzmianki o rolniczo-usługowej wsi Mrowisko, zwanej również Piaskiem lub Zamościem, sięgają co najmniej połowy XVII stulecia. Około 1711 roku wymienia się nazwę Modrzew — Modrzejów. Genezy miasta i jego funkcji należy szukać w przygranicznym położeniu, które było korzystne ze względu na krzyżujące się tu szlaki handlowe. Rolę handlową miasteczka podkreślały przywileje: na jarmarki (9 razy w roku) oraz cotygodniowy targ (na zboże, bydło i konie). Miasto wyspecjalizowało się także w handlu beczkowaną solą wywożoną na Śląsk. Przyrynkowy skład solny zajmował wyraźną przestrzeń widoczną w morfologii miasteczka jeszcze na XIX-wiecznych mapach (K r z y s z t o f i k, 1998).

Na początku XVIII wieku powstało centrum miejskie położone na przecięciu dróg lądowych z systemem dróg wodnych powstałych ze względu na główne dopływy Przemszy. Cały układ dodatkowo był sprzężony położeniem transgranicznym. Zespół czynników geograficznych i gospodarczych oraz uwarunkowań powstania i rozwoju miasta przyczynił się również do specyfiki społecznej tej miejscowości. Otóż Modrzejów był jednym z trzech (obok Izbicy i Lubyczy Królewskiej) feudalnych miast w granicach współczesnej Polski, które można określić mianem „żydowskich”, tzn. powstałych (pośrednio) i rozwijających się dzięki Żydom (K r z y s z t o f i k, T k o c z, 2002). Wyznacznikiem w każdym przypadku jest tu dominujący udział gminy żydowskiej nad ludnością autochtoniczną (tu: Polakami — rzymskimi katolikami) w połączeniu z brakiem parafii katolickiej. Modrzejów należy właśnie do nietypowej w skali Polski grupy wspomnianych miast, gdzie nie powstała ani parafia,

ani katolickie obiekty sakralne, w tym oczywiście kościół. W miasteczku działała natomiast gmina żydowska, która miała swoją bóżnicę, mykwę, cmentarz i inne obiekty. Około 1850 roku 378 Żydów stanowiło 84% ogółu mieszkańców (*Sosnowiecka encyklopedia...*, 1996).

Do osiedlenia się Żydów w Modrzejowie w sposób decydujący przyczyniła się granica, przez którą nie zostali oni przepuszczeni (początek XVIII wieku), uciekając przed zarazą w miastach północno-zachodniej Małopolski. Rola miasta przygranicznego była oparta na handlu międzyregionalnym, co prowadziło do licznych konfliktów i problemów z mieszkańcami Mysłowic. Zatargi te ciągnęły się niemal do czasów pierwszej wojny światowej, kiedy zanikła też granica na Przemszy (*Sosnowiecka encyklopedia...*, 1996). W istocie osłabienie, czy też ograniczenie możliwości rozwojowych Mysłowic musiało być tu na tyle silne, że przyczyniło się do pozbawienia tego miasta praw miejskich w 1742 roku i przeniesienia ich pod względem prawno-administracyjnym do grupy tzw. *marktflecken*, a więc już tylko osad targowych. Degradacja Mysłowic miała także swoje odbicie w umiastowieniu na obszarze Nowego Śląska. Władze pruskie nie uwzględniły bowiem w 1801 roku miejskości Modrzejowa i pozbawiły go praw miejskich (Ł a d o g ó r s k i, 1967). Edykt ten w przypadku tego miasta, jak się wydaje, nie nabrał jednak mocy prawnej, a prawa miejskie Modrzejów utracił dopiero w 1870 roku na skutek decyzji władz rosyjskich.

W 1915 roku osada Modrzejów została włączona przez okupacyjne władze austro-węgierskie w granice administracyjne miasta Sosnowca.

## Miasto Niwka

Zbliżoną do Modrzejowa genezę ma położona 1 km na wschód od niego Niwka — miasto, które przywileje miejskie uzyskało przed 1785 rokiem, a straciło, tym razem już prawomocnie i na zawsze, w 1801 roku, na skutek tego samego rozporządzenia władz pruskich, które odbierało przywileje pierwszemu z omawianych miast.

Miasto powstało na gruntach wsi Niwka na lewym brzegu Bobrka i Białej Przemszy w pobliżu węzła hydrograficznego (od początku XIX wieku także politycznego) tych rzek z Czarną Przemszą. Translokacja rybacko-rolniczej wsi Niwka miała miejsce przed 1628 rokiem, a lokacji miasta pod koniec XVIII wieku dokonał J. Mieroszewski. Niwka była małym miasteczkiem, zapewne mniejszym niż wiele okolicznych wsi; w 1790 roku liczyła 28 domów i 118 mieszkańców. W odróżnieniu od Modrzejowa większość mieszkańców stanowili tu Polacy (*Materiały do słownika...*, 1939). Miasteczko było także okresowo (ale to już w XIX wieku po jego prawnym zdegradowaniu) siedzibą parafii, której obszar oddziaływania obejmował znaczną część współczesnego



terytorium Sosnowca (Modrzejów, Niwka, Klimontów, Porąbka, Zagórze). W okresie, kiedy Niwka miała status miasta, kościółek był obiektem filialnym parafii mysłowickiej. Żydzi niweccy należeli do kahału w Modrzejowie, gdy tymczasem katolicy z Modrzejowa podlegali późniejszej parafii niweckiej (Wiśniewski, 1999).

Genezy miasteczka trzeba szukać we wzroście roli handlowej traktu śląsko-krakowskiego, krzyżującego się z systemem rzeczny Przemysły w rejonie nadgranicznym. W miasteczku zbiegały się ponadto lokalne trakty w kierunku Sławkowa (przez Porąbkę) i Będzina (przez Sielec). Miejskość Niwki była oparta nie tyle na jej wielkości co funkcjach, jakkolwiek duże znaczenie miało jeszcze rolnictwo i rybołówstwo, istotną rolę odgrywał też handel i rzemiosło. Funkcje targowe zostały zainicjowane jeszcze przed nadaniem praw miejskich i znane są co najmniej od 1775 roku. Później straciły znaczenie na rzecz targów modrzejowskich. Efemeryczna miejskość Niwki miała swe uzasadnienie w fakcie zbyt dużego zagęszczenia miast na stosunkowo małym obszarze — trzy ośrodki na przestrzeni niespełna 2 km. Jakkolwiek i Modrzejów, i Niwka powstały dzięki biegnącemu tu traktowi handlowemu, jego znaczenie nie było na tyle duże, by utrzymać funkcjonujące czynniki miastotwórcze w sile potrzebnej do rozwoju tylu miast. Szlak ten był traktem konkurencyjnym dla znacznie ważniejszego — biegnącego 10 km na północ — również z Krakowa na Śląsk (przez Sławków, Będzin, Bytom).

Nastąpiło tu niejako rozszczepienie funkcji miejskich na 3 ośrodki. Żaden z nich, z wyjątkiem może średniowiecznych Mysłowic, nie miał na tyle dużej prężności ekonomicznej, by sprostać ograniczaniu jego roli przez pozostałe ośrodki tej specyficznej „mikrokonurbacji”. Najmniejszą szansę miała Niwka, a słuszności jej prawnej degradacji dowodzą późniejsze (początek XIX wieku) opisy tej miejscowości „[...] z 15 chałupami i setką mieszkańców [...]” (Dumała, 1977).

W 1953 roku Niwkę jako siedzibę gminy, w której skład wchodziło kilka dalszych zurbanizowanych osiedli, włączono do Sosnowca.

### Osiedle miejskie Maczki (Granica)

Miejscowość Maczki jako jedyna z trzech rozważanych nie posiadała praw miejskich. W latach 1958—1973 miała natomiast status tzw. osiedla miejskiego. W 1973 roku Maczki przyłączono wraz z innym osiedlem — Ostrowami Górniczymi oraz miastem Porąbka do miasta Kazimierz Górniczy. W 1975 roku cały ten twór administracyjny włączono do Sosnowca. Obecnie miejscowość ta stanowi jedną z najbardziej na wschód wysuniętych dzielnic Sosnowca.

Maczki (znane także jako Maćki, a później Granica) powstały w XVIII wieku jako przysiółek średniowiecznej wsi Porąbka. Była to typowa osada leśna zewsząd otoczona potężnymi kompleksami leśnymi, które przecinała dolina Białej Przemszy. Po utworzeniu Księstwa Warszawskiego aż do wybuchu pierwszej wojny światowej rzeka była linią graniczną pomiędzy strefą zaboru rosyjskiego a austriackiego.

Genezy procesów miastotwórczych trzeba szukać tu dopiero po wybudowaniu linii kolejowej łączącej Warszawę z Krakowem i Wiedniem. Ruch kolejowy na tzw. Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej został otwarty na końcowym odcinku Żąbkowice—Granica (Maczki) 15 kwietnia 1848 roku. Po drugiej stronie kordonu granicznego w Szczakowej łączyła się z linią kolejową z Wrocławia przez Gliwice, Mysłowice do Krakowa, a od Trzebini z tzw. Koleją Północną w kierunku Wiednia (Szczupak, 1997). Była to pierwsza linia kolejowa poprowadzona na terenie Królestwa Polskiego, a Maczki stały się pierwszą na obszarze Królestwa Polskiego stacją graniczną. Wraz z wybudowaniem (1880—1890) szerokotorowej linii kolejowej z Dębina (Iwanogrodu) przez Kielce w kierunku Zagłębia, tzw. Drogi Żelaznej Iwanogrodzko-Dąbrowskiej, powstała także odnoga tejże linii do Maczek. Tym samym osada stała się nie tylko stacją graniczną, lecz także ważnym węzłem kolejowym. Ważnym tym bardziej, że usytuowanym w pobliżu trójgranicza trzech ówczesnych imperiów europejskich. W połowie XIX wieku obok stacji powstał kompleks zabudowy ściśle powiązanej z rolą, jaką odgrywało to miejsce na komunikacyjnej mapie tej części Europy. Do kompleksu należał między innymi okazały budynek dworca kolejowego (1857 rok), komora celna, hotel, obiekty gastronomiczne, koszary żandarmerii rosyjskiej, prawosławne i rzymskokatolickie obiekty sakralne, mieszkalna zabudowa kolejarska, poczta, stajnie i powozownie oraz parowozownie. Wraz z powstaniem węzła kolejowego wybudowano drugi dworzec kolejowy z osobną parowozownią oraz kompleks zabudowy magazynowo-składowej, która powstała na potrzeby obsługi przeładunków towarowych (Szczupak, 1997). W drugiej połowie XIX wieku powstało tu więc typowo wyspecjalizowane osiedle o charakterze miejskim. Zurbanizowanie się zawdzięczają Maczki dwóm niezbędnym elementom przestrzeni geograficznej, które krzyżowały się w tym właśnie miejscu: ważnej linii kolejowej i granicy politycznej. O znaczeniu tego typu skrzyżowań świadczy geneza kilku innych miast, między innymi Aleksandrowa Kujawskiego, Nowych Skalmierzyc, Zbąszynka, a przede wszystkim Sosnowca.

### Miasto Sosnowiec (Nowy Sosnowiec)

Prawa miejskie Sosnowiec otrzymał w 1902 roku, a decyzja o umiastowieniu osiedla zapadła z dużym opóźnieniem, w czym należy się doszukiwać

elementów zarówno represyjnych, jak i przede wszystkim biurokratycznych Rosjan. Zabiegi o to trwały co najmniej od 1885 roku (Ziółkowski, 1960). Osiedle, które w ciągu półwiecza skupiło sąsiednie miejscowości i zaistniało pod nazwą Sosnowiec (Sosnowice), powstało na surowym korzeniu. Priorytetowym czynnikiem urbanizacji tego terenu była lokalizacja tu dworca kolejowego. Tuż przy nim zaczęło się rozwijać przyszłe miasto. Zabudowa była wielokondygnacyjna, usytuowana przy kilkunastu ulicach. Powstało wiele obiektów usługowych i handlowych, typowych dla ówczesnych miast średniej wielkości. Część spośród nich mogła zaistnieć tylko z uwagi na przygraniczny charakter miasta. W sąsiedztwie dworca kolejowego powstało centrum spedycyjno-logistyczne. Faktyczne zaplecze tego centrum stanowił obszar całego Królestwa Polskiego i Rosji, stąd jego wielkie znaczenie. Poprowadzenie linii kolejowej przyczyniło się do dynamicznego uprzemysłowienia 2—3 km pasa wzdłuż tej trasy (górnictwo, hutnictwo, przemysł metalowy, przemysł włókienniczy). Wraz ze wzrostem znaczenia i udziału funkcji przemysłowej malał udział funkcji handlowej związanej z nadgranicznym położeniem. Kres tej funkcji, podobnie jak w przypadku Maczek przyniosło zniesienie granicy w okresie pierwszej wojny światowej.

Sosnowiec jako nowo kreowany ośrodek miejski pełnił funkcję miast — wrót, podobnie jak położone po pruskiej stronie Katowice czy Mysłowice (Sulik, 1988). Specyfiką tego typu układów było między innymi wyjątkowe uzależnienie życia gospodarczego i społecznego miasta od roli, jaką odgrywało, stanowiąc zwornik zaplecza, na którym się znajdowało, z obszarem po drugiej stronie granicy — politycznej, fizjograficznej (Burghardt, 1971). Aż do otwarcia kolejnych, kolejowych przejść granicznych pomiędzy Rosją a Prusami miasto „przechwytywało” cały tranzyt kolejowy pomiędzy tymi krajami. Zewnętrznym, a jednocześnie typowym efektem pełnienia funkcji „bramy” do Prus była niesłychana dynamika, z jaką tworzyło się na pustkowiu jedno z największych miast polskich. Wskazywały na to również jego handlowo-usługowe funkcje oraz struktura zawodowa — duże zatrudnienie w handlu, transporcie i tranzycie — i narodowościowa — nieproporcjonalnie duży w stosunku do sąsiednich osiedli udział Żydów oraz administracji rosyjskiej (Ziółkowski, 1960).

W rozważaniach nad umiastowieniem Sosnowca dyskusyjna pozostaje jego geneza. Czy Sosnowiec jako miasto powstał w efekcie dynamicznego uprzemysłowienia, czy jako nadgraniczny węzeł kolejowy? Odpowiedź nie jest jednoznaczna, niemniej można ją znaleźć, określając punkt widzenia. Rozpatrując przestrzeń miasta w dzisiejszych granicach administracyjnych jako całość — uwarunkowań rozwojowych trzeba szukać w XIX- i XX-wiecznej industrializacji. To górnictwo i przemysł bowiem stanowiły główny motor rozwoju miasta zarówno pod względem liczby zatrudnionych, jak i prężności ekonomicznej tych branż.

Jest też aspekt początków miasta w odniesieniu do przestrzeni, która dała jednostce swą nazwę i aż po dziś dzień stanowi dzielnicę śródmiejską typu *city*. Uwzględniając ten aspekt, źródeł i początków miasta trzeba szukać w funkcji nadgranicznego węzła kolejowego.

Spojrzenie na układ genetyczny i kolejność zachodzących procesów ekonomiczno-społecznych sprawia, że za słuszną trzeba przyjąć jednak pierwotną rolę miasta, tj. osiedla przy dworcu kolejowym, funkcje przemysłowe i górnicze traktując przy tym drugorzędnie, co — mając na uwadze znaczenie tych dziedzin w późniejszym rozwoju demograficznym Sosnowca — bynajmniej nie jest marginalne.

## Podsumowanie

Niewiele jest miejsc w Polsce, w których splot wielu wydarzeń polityczno-gospodarczych w dziejach historycznych sprawił, by na przestrzeni niespełna 100 km<sup>2</sup> zaistniało tyle miast i osiedli miejskich. Interesujące jest zwłaszcza to, że nie było na tym terenie żadnego starszego (średniowiecznego) ośrodka o randze tej, jaką mają Warszawa czy Kraków, który koncentrowałby funkcje miejskie przez aglomerowanie wokół metropolii innych mniejszych ośrodków.

O genezie omawianych miejscowości zadecydowały funkcje wyspecjalizowane, mające swe uwarunkowania z jednej strony w miejscowych zasobach naturalnych, z drugiej zaś w efekcie skrzyżowań geograficznych układów liniowych (politycznych i komunikacyjnych).

Przedmiotem rozważań w artykule była miastotwórcza rola dawnej granicy państwowej. Nic chyba nie potwierdzi lepiej jej znaczenia w procesie umiastowienia okolic ujścia Brynicy i Białej Przemszy do Czarnej Przemszy, jak to, że pozostawiła po sobie aż trzy miasta i jedną miejscowość typu osiedla miejskiego. Na obszarze Polski jest ponad sto miast<sup>1</sup>, które w swych granicach mają inne, dawne miasta. Nigdzie nie ma ich jednak tak wielu, w tym aż czterech powstałych dzięki granicy państwowej.

---

<sup>1</sup> Obliczenia autora prowadzone w ramach pisanej rozprawy doktorskiej. Por. także: *Miasta polskie w Tysiącleciu...*

## Literatura

- Burghardt A.F., 1971: *A hypothesis about gateway cities*. W: "Annals of the Association American Geographers", 61(2), s. 269–285.
- Dryll, 1957: *Golub-Dobrzyń*. W: *Studia geograficzne nad aktywizacją małych miast*. PWN. Warszawa, s. 301–311.
- Dumała K., 1977: *Henryków nad Przemszą — pierwszy nowoczesny ośrodek hutniczy w Królestwie Polskim*. W: *Przeszłość a jutro. Szkice urbanistyczne*. PWN. Warszawa, s. 39–73.
- Firek W., 1948: *Plan zagospodarowania przestrzennego miasta Sosnowca*. „*Studia i program*” (maszynopis powielany).
- Kostrowicka I., Landau Z., Tomaszewski J., 1978: *Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku*. Książka i Wiedza. Warszawa.
- Krzysztofik R., 1998: *Jeleń, Modrzejów, Niwka. W sprawie XVIII-wiecznych założeń miejskich na zachodnich rubieżach woj. krakowskiego*. „*Ekspres Zagłębiowski — Magazyn Zagłębiowskiej Małej Ojczyzny*”, nr 5, s. 36–45.
- Krzysztofik R., Tkocz J. (w druku): *Jewish towns and small towns in Poland in the interwar Poland*. W: *Kulturlandschaft und Religion — „Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa”*. Bonn, 12 ss.
- Ładogórski T., 1967: *Próba oceny rejestrów ludności okręgu siewiersko-pilickiego z lat 1787–1806*. „*Przeszłość Demograficzna Polski*”, s. 5–14.
- Materialy do słownika historyczno-geograficznego województwa krakowskiego w dobie Sejmu Litewskiego*, 1939: Red. W. Semkowicz. Z. 1. Polska Akademia Umiejętności. Kraków.
- Miasta polskie w Tysiącleciu*, 1965: Red. M. Siuchniński. T. 1. Ossolineum. Wrocław—Warszawa—Kraków.
- Miasta polskie w Tysiącleciu*, 1967: Red. M. Siuchniński. T. 2. Ossolineum. Wrocław—Warszawa—Kraków.
- Perzanowski Z., 1958: *Bielsko-Biała. Zarys dziejów rozwoju przestrzennego miasta*. W: „*Rozprawy Uniwersytetu Jagiellońskiego*”. T. 2. Uniw. Jagielloński. Kraków.
- Sosnowiecka encyklopedia historyczna. Sygnały biograficzno-tematyczne*, 1996: Red. J. Przemsza-Zieliński. Sowa-Press. Sosnowiec, z. 3, „K—O”.
- Sulik A., 1988: *Funkcje i specyfika rozwoju miasta nadgranicznego (na przykładzie Mysłowic)*. W: *Miasta w ciągu wieków*. Red. S. Michalewicz. Wyd. Uniw. Śląskiego. Katowice, s. 45–59.
- Szczupak W., 1997: *Legenda i historia Granicy — Maczek*. „*Ekspres Zagłębiowski — Magazyn Zagłębiowskiej Małej Ojczyzny*”, nr 8, s. 12–18.
- Trzebiński W., 1962: *Działalność urbanistyczna magnatów i szlachty w Polsce w XVIII wieku*. Warszawa.
- Wiśniewski J., 1999: *Najstarsze parafie zagłębiowskiej Diecezji Sosnowieckiej*. „*Ekspres Zagłębiowski — Magazyn Zagłębiowskiej Małej Ojczyzny*”. Red. J. Przemsza-Zieliński, nr 4–5, s. 1–141.
- Ziółkowski J., 1960: *Sosnowiec. Drogi i czynniki rozwoju miasta przemysłowego*. Wyd. „Śląsk”. Katowice.